

Nicht für das Nachschlagewerk ?
Nicht für die Amtliche Sammlung !

Gesetz: StVG § 17

- Rechtssatz: 1. Bei Schadensverursachung durch Eisenbahn und Kraftfahrzeug bestimmt sich die Ausgleichung im Verhältnis des Eisenbahnunternehmers zu Führer und Halter des Kraftfahrzeugs auch dann nach den Grundsätzen des § 17 StVG, wenn diese dem Unfallgeschädigten nur nach BGB haften.
2. Daß der Eisenbahnbetrieb den Verkehr auf der Straße an einem unbeschränkten Bahnübergang stärker gefährdet als bei Vorhandensein von Schranken, ist bei der Schadensabwägung als ein den Unfall mitverursachender Umstand auch dann zu berücksichtigen, wenn Schranken nicht nach § 18 Abs 3 EBBO angebracht werden mußten.

Aktenzeichen: VI ZR 233/55

Urt. des BGH v. 11. Januar 1957

OLG Oldenburg

7
VI ZR 233/55

Verkündet
am 11. Januar 1957
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Kleinbahn "T. [REDACTED] N. [REDACTED]" (R. [REDACTED]
O. [REDACTED]) AG in [REDACTED], vertreten durch den Vor-
stand, Provinzialoberbaurat S. [REDACTED] in L. [REDACTED]

Klägerin, Berufungsbeklagten
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. den Kraftfahrer Heinrich H. [REDACTED],
2. den Lohndrescher Konrad H. [REDACTED],
beide wohnhaft in H. [REDACTED] Nr. [REDACTED] bei F. [REDACTED],
Kreis B. [REDACTED],

Beklagten, Berufungskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf
die mündliche Verhandlung vom 11. Januar 1957 unter
Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers,
Dr. Meyer, Martin, Hanebeck und Dr. Bode

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Ur-
teil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
in Oldenburg vom 3. Juni 1955 wird zurückge-
wiesen. Die Kosten der Revision werden der Klä-
gerin auferlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am 23. Juli 1948 gegen 15.40 Uhr kam es auf dem unbeschränkten schienengleichen Bahnübergang der Bockradener Straße in Mettingen-Schlickelde (Kreis Tecklenburg) zu einem Zusammenstoß zwischen einem Lastzug des Zweitbeklagten und einem Personenzug der Klägerin. Der Lastzug wurde von dem Erstbeklagten, dem Sohne des Zweitbeklagten, gelenkt. Er bestand aus einer Zugmaschine, die auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/st fahren konnte, und zwei unbeladenen Anhängern. Bei dem Unfall wurde der Bergmann R. erheblich verletzt. Dieser war auf dem Lastzug mitgefahren, um den Weg zu einem Lagerplatz zu zeigen, von dem für den Landwirt Th. Steine abgeholt werden sollten, die R. an Th. zu liefern hatte.

Auf die Schadensersatzklage des R. sind durch rechtskräftiges Urteil des Landgerichts Münster /Westf. vom 13. Januar 1954 die Klägerin und die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt worden, an Rieke 9.444,84 DM zu zahlen.

Die Klägerin hat an R. und an die Ruhrknappschaft in Bochum, bei der R. als Bergmann versichert ist, bisher 7.654,80 DM gezahlt und wird von R. auf Zahlung weiterer 3.444,84 DM in Anspruch genommen. Sie vertritt die Ansicht, das alleinige Verschulden an dem Unfall treffe den Erstbeklagten; er habe den Zusammenstoß so überwiegend verursacht, daß demgegenüber die von ihr zu vertretende Betriebsgefahr des Eisenbahnzuges völlig zurücktrete. Im Verhältnis zu ihr müsse er daher den vollen Schaden tragen. Dies gelte auch für den Zweitbeklagten, der sich zur Ausführung der von ihm mit Th.



vereinbarten Fahrt des Erstbeklagten als seines Erfüllungsgehilfen bedient habe und dem bei der Beförderung verletzten R. in gleicher Weise wie der Erstbeklagte schadensersatzpflichtig geworden sei.

Die Klägerin hat gegen die Beklagten auf gesamtschuldnerische Zahlung von 7.654,80 DM und Befreiung von einer Schuldverbindlichkeit gegenüber R. in Höhe von 3.444,84 DM geklagt, ferner auch um die Feststellung gebeten, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, ihr jeden weiteren Schaden aus dem Verkehrsunfall vom 23. Juli 1948 zu ersetzen.

Die Beklagten haben um Klagabweisung gebeten. Sie haben geltend gemacht, von der Eisenbahn sei eine besonders hohe Betriebsgefahr ausgegangen, da der Bahnübergang unübersichtlich und ungesichert gewesen sei.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben.

Im Berufungsverfahren haben die Beklagten beantragt, die Klage insoweit abzuweisen, als mehr als $\frac{2}{3}$ des entstandenen und entstehenden Schadens gefordert werden.

Das Oberlandesgericht hat die Beklagten zu einer Schadensausgleichung in Höhe von $\frac{3}{4}$ der Schäden für verpflichtet erachtet. Es hat demnach die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 5.741,10 DM und Schuld-befreiung in Höhe von 2.583,63 DM verurteilt sowie die von der Klägerin erbetene Feststellung hinsichtlich $\frac{3}{4}$ der weiteren Schäden getroffen. Im übrigen hat es die Klage abgewiesen.

Hiergegen richtet sich die Revision der Klägerin, deren Zurückweisung von den Beklagten beantragt wird.

Entscheidungsgründe:

I.

Gegen die Zulässigkeit der Revision bestehen keine Bedenken. Der Beschluß des Senats vom 27. März 1956, durch den der Wert des Streitgegenstandes für die Revision auf 2.774,91 DM (Zahlungs- und Befreiungsanspruch) + 2.400 DM (Feststellungsanspruch) = 5.174,91 DM festgesetzt worden ist, hat nur kostenrechtliche Bedeutung. Entsprechend den in der Entscheidung BGHZ 1, 43 dargelegten Rechtsgrundsätzen hat der Senat bei der nach § 3 ZPO vorzunehmenden Bemessung des Streitwertes für den Feststellungsanspruch unter Berücksichtigung des § 10 Abs 3 GKG den vierfachen Jahresbetrag des durchschnittlichen Verdienstauffalls von monatlich 200 DM zugrunde gelegt, den R. nach dem von der Klägerin mitgeteilten Schreiben seiner Anwälte vom 16. September 1955 infolge des Unfalls erlitten hat und voraussichtlich weiter erleiden wird. Die Beschwer, die sich daraus ergibt, daß die Klägerin durch das Berufungsurteil zu 1/4 mit dem Feststellungsbegehren abgewiesen worden ist, berechnete sich hiernach auf 2.400 DM. Für die Frage der Revisionszulässigkeit kommt § 10 Abs 3 GKG als Bewertungsrichtlinie jedoch nicht in Betracht. Da die Annahme gerechtfertigt erscheint, daß R. eine dauernde Rente verlangen kann und beanspruchen wird, ist vielmehr von dem 10fachen Jahresbetrag des Verdienstauffalls auszugehen. Danach ist aber ein die Zulässigkeit der Revision begründender Beschwerbewert von über 6.000 DM zweifellos gegeben.

II.

1. Da die Parteien, wie das Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei ausgeführt hat, dem R. für den Unfallschaden als Gesamtschuldner haftpflichtig geworden sind, - die Klägerin auf Grund des Haftpflichtgesetzes, der Erstbeklagte aus unerlaubter Handlung und der Zweitbeklagte nach §§ 278, 328 BGB auf der Grundlage des mit Th. geschlossenen Vertrages, - ist die Klägerin berechtigt, im Innenverhältnis von den Beklagten Schadensausgleichung zu verlangen. Die Ausgleichung richtet sich entgegen der Meinung der Revision nicht nach § 840 Abs 2, 3 BGB; diese Vorschriften treffen nicht den vorliegenden Fall und es geht nicht an, sie auf ihn ausdehnend anzuwenden (BGHZ 6, 3 [28]). Vielmehr bestimmt sich die Ausgleichung nach den Grundsätzen des § 17 KrfzG (jetzt StVG). Nach den zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichts sind diese Grundsätze im Verhältnis der bei einem Unfall beteiligten Eisenbahn zu dem Fahrer des mitbeteiligten Kraftfahrzeugs - hier dem Erstbeklagten - auch dann maßgebend, wenn dieser nur nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches haftet (vgl. Gelhaar DAR 1954, 269/270; Müller, Straßenverkehrsrecht, 20. Aufl S 371, 373; Walter in Kraftverkehrsrecht von A bis Z "Ausgleichspflicht" Erläuterungen 1 B I, Erläuterungen 2 A). Bei der Haftungseinheit, zu der im vorliegenden Fall die beiden Beklagten gegenüber R. mit Rücksicht darauf zusammengeschlossen sind, daß der Zweitbeklagte nach § 278 BGB für das Verschulden des Erstbeklagten einzutreten hat, steht der Zweitbeklagte aber auch der Klägerin für die Ausgleichung als Gesamtschuldner neben dem Erstbeklagten gegenüber (BGHZ 6, 3 [27]). Ob und in welchem Umfang die Klägerin von den Be-

7

klagen Schadensausgleichung verlangen kann, hängt demnach von den Umständen und insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

2. In zutreffender Anwendung dieses Ausgleichungsgrundsatzes hat das Berufungsgericht eingehend geprüft, wie es zu dem Unfall gekommen ist und in welcher Weise einerseits die Eisenbahn der Klägerin und andererseits der von dem Erstbeklagten geführte Lastzug an seiner Entstehung ursächlich beteiligt gewesen sind. Es ist zu der Auffassung gelangt, daß zuungunsten der Klägerin nur die Betriebsgefahr der Eisenbahn ins Gewicht fällt, zuungunsten der Beklagten aber außer der Betriebsgefahr des Lastzuges ein sehr erhebliches schuldhaftes Verhalten des Erstbeklagten. Es hat dieses darin gesehen, daß er, obwohl zwei Warnschilder an der Straße 175 m und 5,3 m vor dem Bahnübergang auf diesen hinwiesen, nicht mit der gebotenen Sorgfalt darauf geachtet hat, ob sich ein Zug näherte, infolgedessen den nahenden Zug nicht bemerkt und unter Verstoß gegen die Bestimmung des § 79 EBBG nicht vor dem Bahnübergang angehalten hat. Wenngleich das Berufungsgericht die Betriebsgefahr des Lastzuges an sich für geringer erachtet hat als die des Eisenbahnzuges, hat es wegen dieses schuldhaften Verhaltens den Beklagten doch die überwiegende Unfallverursachung zugerechnet. Immerhin ist das Berufungsgericht der Ansicht, daß 1/4 des Schadens zu Lasten der Klägerin gehen müsse, da die Betriebsgefahr ihres Zuges wegen des Fehlens von Schranken auf dem Bahnübergang erhöht gewesen sei und die Haftung der Klägerin daher nicht völlig ausgeschaltet werden könne.

3. Hiergegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

Es ist grundsätzlich dem Tatrichter vorbehalten, die für die Schadensausgleichung erheblichen Umstände festzustellen und zu würdigen. Das Revisionsgericht kann nur nachprüfen, ob der Tatrichter alle Unterlagen ordnungsmäßig ermittelt, sie bei der Abwägung verwertet und nicht gegen die durch die Denkgesetze und Erfahrungssätze dem Tatrichter gezogenen Grenzen der Entscheidung verstoßen hat. Nur wenn in dieser Hinsicht Rechtsfehler vorliegen und die Abwägung beeinflusst haben, zu der das Berufungsgericht gelangt ist, kann diese nach der ständigen Rechtsprechung des Senats mit der Revision erfolgreich angegriffen werden (vgl. Gelhaar DAR 1954, 265 [277/278] mit Nachweisen). Derartige Rechtsfehler sind hier nicht ersichtlich.

Zu Unrecht meint die Revision, das Berufungsgericht habe nicht annehmen dürfen, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn wegen des Fehlens von Schranken an dem Bahnübergang erhöht gewesen sei. Daß die Eisenbahn die Straße ohne das Vorhandensein von Schranken kreuzte, war nach den Feststellungen des Berufungsgerichts einer der Umstände, die sich für den Unfall ursächlich ausgewirkt haben. Bei herabgelassenen Schranken würde dem Erstbetroffenen nicht entgangen sein, daß sich ein Eisenbahnzug näherte; er würde dann nicht versäumt haben, den Lastzug vor dem Bahnübergang anzuhalten. Mit Recht hat das Berufungsgericht das Fehlen von Schranken daher bei der Abschätzung der von der Eisenbahn ausgehenden Gefahren und der Schadensabwägung mitberücksichtigt. Daß die Klägerin nicht nach § 18 Abs 3 EBO verpflichtet war, den Bahnübergang mit Schranken

zu versehen, steht dem nicht entgegen. Denn wenn auch, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, der Bahnübergang nicht verkehrsreich war und die an der linken Straßenseite stehende Schmiede N[REDACTED] den Überblick auf die Eisenbahnstrecke nicht so behinderte, daß der Übergang als unübersichtlich hätte bezeichnet werden können, die Eisenbahnzüge den Übergang auch mit keiner höheren Geschwindigkeit als 15 km/st befuhren, so ist das Berufungsgericht doch ohne Rechtsverstoß davon ausgegangen, daß der Eisenbahnbetrieb den Verkehr auf der Straße auf dem unbeschränkten Bahnübergang stärker gefährdete, als wenn Schranken vorhanden gewesen wären (vgl Böhmer MDR 1956, 654 [655] und die dort angeführten Entscheidungen; ferner Entscheidung des Senats vom 8. Juni 1956, VI ZR 102/55, VersR 1956, 656 nebst Anmerkung von Böhmer hierzu VersR 1956, 710). Freilich kann es durch besondere Maßnahmen mehr oder weniger wieder aufgehoben werden, daß sich die Betriebsgefahren der Eisenbahn beim Kreuzen eines dem öffentlichen Verkehr freigegebenen Weges auf einem unbeschränkten Bahnübergang in höherem Maße auszuwirken vermögen als auf dem abgegrenzten eigenen Bahnkörper (Entscheidung des Senats vom 31. März 1954, VI ZR 22/53, sowie vom 8. Juni 1956 aaO). Die Revision hebt hervor, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung der den Bahnübergang befahrenden Eisenbahnzüge eine Maßnahme dieser Art gewesen sei. Dies hat aber das Berufungsgericht nicht unbeachtet gelassen, hat es doch ausdrücklich festgestellt, daß der Lokomotivführer des Unfallzuges die Fahrgeschwindigkeit vor dem Bahnübergang ordnungsmäßig auf 15 km/st herabgesetzt hat. Doch mußte das Berufungsgericht hieraus nicht den Schluß ziehen, daß von einer besonderen Gefahr des Eisenbahnbetriebes an dem unbeschränkten Bahnübergang deswegen keine

Rede mehr sein könne, zumal der Bahnübergang festgestelltermaßen weder bewacht noch mit einer Blinklichtanlage versehen war. Dem Fehlen von Schranken mußte das Berufungsgericht im vorliegenden Falle auch nicht darum eine besondere Bedeutung absprechen, weil der Erstbeklagte, wie es festgestellt hat, auf dem Wege zur Wohnung des R. vorher bereits einmal den Übergang befahren hatte. Dieser Umstand nötigte das Berufungsgericht nicht zur Annahme, daß der Erstbeklagte mit den örtlichen und betrieblichen Verhältnissen an dem Bahnübergang so vertraut gewesen sei, daß die Gefahren des unbeschränkten Bahnübergangs für ihn nicht größer gewesen seien, als wenn das Nahen des Zuges durch Schranken angezeigt worden wäre. Obwohl der Unfall überwiegend auf das unaufmerksame Verhalten des Erstbeklagten zurückzuführen ist, mußte das Berufungsgericht hiernach nicht zu dem Ergebnis kommen, daß die Beklagten den vollen Schaden allein zu tragen hätten.

Die Revision ist demnach unbegründet.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Kleinewefers

Dr. Meyer

Martin

Hanebeck

Dr. Bode